

перебувають під загрозою зникнення від 14.05.1999 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_129

3. Про захист тварин від жорстокого поводження: Закон України від 21 лютого 2006 р. № 3447-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3447_15

4. Про затвердження Правил транспортування тварин: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2011 р. № 1402 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/140>

УДК 347.8(043.2)

Мартиняк О. О., Токар О. М., студенти,
Навчально-науковий Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ГАЛУЗЕВІ ДОКУМЕНТИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЩОДО ЗМЕНШЕННЯ ЗАГРОЗИ, СТВОРЮВАНОЇ ПТАХАМИ

Система нормативних вимог щодо орнітологічного забезпечення безпеки польотів (ОЗБП) в цивільній авіації була вибудована до моменту закінчення радянського періоду, що є позитивним для того часу і необхідної щаблем розвитку. Узгоджені між собою вимоги містив цілий ряд галузевих документів: Повітряний кодекс, Положення про землі транспорту. Проекти положень в частині орнітологічного забезпечення даних документів були підготовлені фахівцями галузевої групи авіаційної орнітології (ГГАО).

На жаль, в 90-х роках система нормативних вимог щодо ОЗБП виявилася практично зруйнованою. У ході зміни галузевої документації нові документи, що замінюють собою документи попереднього періоду, втратили колишній обсяг, а самі вимоги виявилися не в змозі забезпечити вкрай необхідного розвитку нормативно-правової бази для даного виду забезпечення польотів.

В даний час в цілому ряді авіаційних документів містяться вимоги щодо ОЗБП, але вони менш узгоджені між собою і не враховують 20-ти років прогресу науки, техніки і практики. Також спостерігається наявність деяких невідповідностей рекомендаціям і стандартам, викладеним у документації ІКАО.

Сьогодні вкрай актуальним є оновлення нормативно-правової бази ОЗБП і формулювання вимог, що виходять з сучасних умов функціонування галузі повітряного транспорту, і узгоджених з положеннями документів ІКАО.

Феномен затримки в розвитку яскраво проявився у ставленні документа, що містить найбільш повні вимоги по ОЗБП – РООП ГА-89

(Руководство по орнитологическому обеспечению полетов). Питання про необхідність перегляду цих норм піднімається з боку ОГАО практично щорічно, починаючи з 1995 року. Те ж питання неодноразово піднімалося в листах з аеропортів, оскільки практика вже давно випереджає нормотворчість, і ця диспропорція значно ускладнює роботу на місцях, проте, рішення про перегляд даного документа досі не прийнято.

Відсутність будь-якої сформульованої політики у сфері запобігання зіткнень з птахами на повітряному транспорті зумовило регрес нормативно-правової бази в цьому вузькому сегменті. У новій редакції Повітряного кодексу зокрема, відсутня згадка про розміщення об'єктів, які сприяють концентрації птахів, в зоні аеропортів. Відсутні положення по ОЗБП у багатьох авіаційних правилах, а в деяких міститься лише коротка згадка, у деяких нормативно-правових актах міститься єдиний пункт замість цілого розділу. Зазначене яскраво свідчить про те, що документи були підготовлені без участі галузевих фахівців з орнітологічного забезпечення, що зумовило ігнорування інтересів ОЗБП.

Кожен аеродром індивідуальний за набором екологічних і виробничих умов, якими визначається ступінь небезпеки, створюваної птахами для польотів ПС. Однак, чинні норми радянського періоду намагались порівнювати аеропорти (аеродроми) в цьому аспекті, вимагаючи разом з тим проведення повного комплексу заходів щодо ОЗБП. У вимогах щодо надання відповідної категорії аеропортам (аеродромам) за ступенем птахонебезпеки в початковій стадії введена і закріплена Вказівкою ДВТ від 11.10.1994 № ДВ-147/І і Авіаційними правилами, частина 139, «Сертифікація аеродромів» (проекти положень підготовлені ОГАО).

У відповідність з підходом, розробленим ОГАО, максимальний за складом комплекс заходів повинен бути обов'язковим до проведення для птіцеопасних аеропортів (аеродромів зі складною орнітологічною обстановкою), для решти ж, тобто що не відповідають сформульованим критеріям оцінки птіцеопасності, повинна бути передбачена можливість оптимального витрачання коштів, та проведення обмеженого, але достатнього комплексу заходів щодо ОЗБП, що забезпечує своєчасне виявлення птахів, постійну готовність до застосування засобів захисту та проведення інших дій щодо запобігання зіткнень.

Відповідні документи, що прийшли на зміну радянським нормам практично без змін відтворюють вимоги щодо орнітологічного забезпечення 25-річної давності для екіпажів і наземних служб, тобто фактично пролонгують дію вимог, які не враховують зміни в області запобігання зіткнень з птахами за чвертьвіковий період.

Копіювання вимоги про радіолокаційний контроль за орнітологічною обстановкою в поточний час не має ніякого методичного забезпечення, оскільки нормативні положення минулих років розроблялися для РЛС, що експлуатувалися в аеропортах радянського періоду (наприклад, оглядові

П-35 і П-37). Сучасне наземне радіолокаційне обладнання на рівні базових принципів організації роботи виключає відомості про птахів, знімаючи зайве інформаційне навантаження з диспетчерів. Ніякі дослідні або дослідно-конструкторські роботи з адаптації обладнання нового покоління або щодо впровадження нових спеціалізованих радіолокаційних систем в країні не проводиться, що ускладнює або унеможлиблює в поточний час виконання вимоги про проведення радіолокаційних спостережень за переміщеннями птахів в районі розташування аеродромів.

На підставі цих нормативно-правових документів була введена посада інженера з авіаційної орнітології та внесена до Єдиного кваліфікаційного довідника посад керівників, фахівців і службовців. Укладачами довідника допущена принципова помилка, яка передбачає наявність у фахівця біологічної, а не технічної освіти; не вірно також інтерпретовані основні посадові обов'язки. Визначено норми постачання інженера з авіаційної орнітології спецодягом та спецвзуттям.

Література

1. Керівництво щодо орнітологічного забезпечення польотів у цивільній авіації (РКОП ГА-89), введене в дію з 01.05.1989 наказом МГА СРСР від 26.12.1988 № 209.

2. Керівництво щодо експлуатації цивільних аеродромів України, введене в дію наказом ДВТ від 19.09.1994 № ДВ-98.

3. Єдиний кваліфікаційний довідник посад керівників, фахівців і службовців від 29.01.2009 № 32 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com/big/text129/pg1.htm>

УДК 347.822.4(043.2)

Масло Н. М., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПОЛЬОТІВ: ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Розвиток транспорту, підвищення його ролі у житті людей супроводжується не тільки позитивним ефектом, а й негативними наслідками, зокрема, високим рівнем аварійності транспортних заходів та дорожньо-транспортних пригод. Будь-який транспортний засіб – це джерело підвищеної небезпеки. Це зумовлюється можливістю ДТП, катастрофами та аваріями, травмами при посадці чи виході з транспортних засобів або під час їх руху.

Повітряний транспорт – це усі види підприємств, організацій та